Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10589**
18. Wahlperiode 05.12.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Erfassung der Schwerstverletzten in der amtlichen Unfallstatistik

Die Reduzierung der Zahl der Schwerverletzten ist neben der Reduzierung der Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr ein wichtiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit des Bundes (vgl. Verkehrssicherheitsprogramm 2011, S. 24 und 56, und Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011, S. 14).

Auch auf europäischer Ebene ist dieses Ziel anerkannt („Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020." KOM(2010) 389 endgültig). Zudem läuft derzeit eine Kampagne (http://etsc.eu/campaign-lets-go-for-a-european-target-to-reduce-serious-road-injuries/) des Europäischen Verkehrssicherheitsrates ETSC mit dem Ziel, in der europäischen Verkehrssicherheitsarbeit ein quantitatives Reduktionsziel für die Zahl der Schwerverletzten festzulegen (vgl. http://etsc.eu/briefing-an-eu-target-to-reduce-seriously-injured-on-the-roads/).

Entscheidend für eine passgenaue und zielgerichtete Bekämpfung von Straßenverkehrsunfällen ist die detaillierte Kenntnis der Unfallursachen und der Folgen. Bei Unfällen mit Personenschaden können unterschiedliche Verletzungsschweregrade auftreten, bis hin zum Tod. Derzeit werden in der amtlichen Verkehrsunfallstatistik in Deutschland drei Kategorien erfasst: „leicht verletzt", „schwer verletzt" und „getötet". Aktuell werden Verkehrsunfallopfer dann als „schwer verletzt" bezeichnet, wenn sie für mindestens 24 Stunden stationär in eine Klinik aufgenommen werden. Für den Bereich der Verletzten gibt es allerdings inzwischen Differenzierungsmöglichkeiten, die eine präzisere Verkehrsunfallstatistik und damit auch eine effizientere Verkehrssicherheitsarbeit ermöglichen würden. Diese Differenzierungen beruhen auf medizinische Verletzungsschwereskalen. Eine davon ist der Maximum Abbreviated Injury Severity Score (MAIS). Dieser wurde von der Europäischen Kommission als Basis für die Definition der sog. EU-Schwerverletzten gewählt. Demnach ist ein Unfallopfer laut EU-Definition „schwer verletzt", das einen Verletzungsschweregrad ab MAIS 3 aufweist. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) hat in einem Vorstandsbeschluss vom 19. April 2012 eine weitere Präzisierung vorgenommen: Als Untergruppe der „EU-Schwerverletzten" könnten die „lebensgefährlich Verletzten" herauskristallisiert werden, wenn neben der Ausprägung des Verletzungsschweregrades MAIS 3 eine intensivmedizinische Versorgung als Merkmalsausprägung hinzugenommen würde.

Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) hat in ihrer Tagung am 10./11. April 2013 unter Tagesordnungspunkt 6.2. einen Bericht des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Kenntnis genommen und beschlossen, die Einführung einer neuen Kategorie „Schwerstverletzte" in der

amtlichen Verkehrsunfallstatistik grundsätzlich zu unterstützen und die Einstufung von „Schwerstverletzten“ bei einem Verletzungsschweregrad von MAIS 3+ vorzusehen. Der neue Verletzungsschweregrad „Schwerstverletzte“ würde demnach der EU-Definition „Schwerverletzte“ entsprechen. Hiernach wurde dieser Beschluss der Innenministerkonferenz der Länder (IMK), der Justizministerkonferenz der Länder (JUMIKO) und der Gesundheitsministerkonferenz der Länder (GMK) zur Prüfung zugeleitet. Zwischenzeitlich haben sich alle drei Fachministerkonferenzen auf Basis von Berichten und Bewertungen ihnen untergeordneter Arbeitskreise und -gruppen gegen die Einführung einer neuen Kategorie ausgesprochen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Stimmt die Bundesregierung weiterhin der Aussage zu, dass eine präzise Verkehrsunfallstatistik hinsichtlich der Verletzungsfolgen eine entscheidende Basis für zielgerichtete Verkehrssicherheitsarbeit darstellt?

   Wenn nein, warum nicht?

2. Sind die Forschungsprojekte des Bundes zu diesem Thema, die im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 angekündigt wurden, zwischenzeitlich abgeschlossen?

   Wenn ja, zu welchen Ergebnissen sind diese Forschungsprojekte gekommen, und wie bewertet die Bundesregierung diese?

3. Wo sind diese Ergebnisse veröffentlicht (wenn nein, bitte den aktuellen Sachstand erläutern und begründen)?

4. Hat die Bundesregierung zu der im Verkehrssicherheitsprogramm 2011 angekündigten Vereinheitlichung der Kategorien zwischenzeitlich einen konkreten Vorschlag erarbeitet?

   Wenn ja, wie lautet dieser?

   Wenn nein, warum nicht?

5. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung zwischenzeitlich ergriffen, um sich für dieses Ziel einzusetzen?

   Hat die Bundesregierung andere Mitgliedstaaten der EU für dieses Ziel gewinnen können?

   Wenn ja, welche?

   Wenn nein, warum nicht?

6. Wie viele Schwerstverletzte sind in Deutschland seit dem Jahr 2010 nach Kenntnis der Bundesregierung zu verzeichnen bzw. wurden der Europäischen Kommission gemeldet (bitte jahresweise angeben), und wie wurden die gemeldeten Zahlen ermittelt?

7. Wie ist die Anzahl der Schwerstverletzten für Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung berechnet worden, da dieses Merkmal derzeit im Rahmen der Verkehrsunfallaufnahme bzw. -sachbearbeitung nicht erfasst wird?

8. Unterscheiden sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Ergebnisse der Hochrechnungen, wenn Daten von GIDAS (German In-Depth Accident Study) oder des Trauma-Registers der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie e. V. verwendet werden?

   Wenn ja, warum, und auf welcher Datenbasis soll künftig die Anzahl ermittelt werden?

9. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Ablehnung einer Einführung einer neuen Kategorie durch die IMK, JUMIKO und GMK?

10. Was hat die Bundesregierung getan, um die Fachministerkonferenzen von der Notwendigkeit der Einführung einer neuen Kategorie zu überzeugen?

11. Haben die Fachministerkonferenzen nach Ansicht der Bundesregierung Argumente vorgetragen, die überzeugend gegen eine Aufnahme einer neuen Kategorie Schwerstverletzte sprechen?

12. Plant die Bundesregierung eine neue Initiative, um die Einführung einer neuen Kategorie umzusetzen?

    Wenn ja, welche Schritte sind hierfür geplant?

    Wenn nein, warum nicht?

13. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeiliche Angelegenheiten (AG VPA) aus ihrem Bericht vom 10. Februar 2014 (Anlage zu TOP 13 der Sitzung der IMK vom 11./12. Februar 2014), nach der „eine ressortübergreifende Bearbeitung der Problemstellung“ (Bericht der AG VPA, S. 11) notwendig ist?

    Wenn ja, mit welchen Maßnahmen und Zwischenschritten will die Bundesregierung diese ressortübergreifende Bearbeitung initiieren und begleiten?

    Wenn nein, warum nicht?

14. Fördert die Bundesregierung das Ziel, die „Empfehlung zur Erhebung bundeseinheitlicher Unfallmerkmale von Straßenverkehrsunfällen“ (EBUS) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) um eine neue Unfallschwerekategorie zu ergänzen?

    Wenn ja, wie?

    Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 29. November 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333